Anno VI - 1853 - N. 232

L'OPINIONE

Mercoledì 24 agosto

	Anno		Semestre		Trimestre	
Torino	L.	40	L.	22	L.	12
Provincie	id.	» 44	id.	» 24	id.	» 13
Svizzera e Toscana	id.	» 54	id.	» 30	id.	» 16
Francia	id.	» 58	id	» 32	id.	» 17
Belgio ed altri Stati	id.	» 62	id.	» 34	id.	» 18

L'Uffizio è stabilito in via della Madonna degli Angeli, N. 13, secondo cortile, piano terreno.

Si pubblica tutti i giorni, comprese le Domeniche.
Le lettere, i richiami, ecc. debbono essere indirizzati franchi alla Direzione dell'*Opinione*.
Non si accettano richiami per indirizzi se non sono accompagnati da una fascia. — Annunzi, cent. 25 per linea. — Prezzo per ogni copia cent. 25.

TORINO 23 AGOSTO

MARINERIA MILITARE.

Nel N. 225 del nostro giornale abbiamo accennato come le attuali condizioni della marineria militare altro non fossero che logiche ed incluttabili conseguenze delle infelici disposizioni attuate nel maggio 1849; disposizioni che originarono in tutto l'ordine morale e materiale la più lamentevole anarchia.

Noi, pel momento, non intendiamo occuparci, nè dei diversi rami amministrativi, nè del sistema legislativo inadattabile e contrario alle istituzioni che ci reggono, nè del sistema educativo ed instruttivo sotto ogni rapporto falsato e pernicioso, specialmente quello da pochi anni adottato per gli allievi della scuola di marina; non ci occuperemo, diciamo, di tutte queste importanti quistioni, ma solamente della presente miserabile condizione del nostro materiale, e dimostreremo come essa sia pure conseguenza, ed abbia colla morale decadenza pari origine nella riforma del personale, effettuata nel maggio 1849.

È però osservabile che i primi sintomi che preconizzarono la dissoluzione della marineria militare, si rivelarono negli ultimi anni dell'amministrazione del conte Des-Geneys, allorquando il potere discrezionario di cui era investito cominciava a trovare nelle suscettività governative una decisa opposizione. Epperò, la sapienza e la fermezza del Des-Geneys, seppero maestramente scongiurare la procella ed impedire lo sfacelo della marina militare.

Non però, sì tosto morto il conte Des-Geneys, essa scoppiò, e le più matte cose, le più perniciose innovazioni, le più riprovevoli misure furono introdotte ed adottate, onestandole col pomposo nome di riforme.

E chi operò tutto questo?

Una mano di poco capaci individui, assecondati poi da una caterva di corifei, avidi di avere nelle loro mani la somma delle cose marine ed indirettamente dirigerle a loro capriccio e pei loro fini, riuscì a congregarsi e porre in ogni ramo amministrativo il disordine e l'anarchia; e sebbene agisse occultamente, pure non abbastanza adoperò l'ingegno e l'acume onde le mene riprovevoli non venissero scoperte, e le valessero più tardi il sempre famoso appellativo di *centro dirigente*.

Dal giorno che gli affari della nostra marineria caddero nelle mani della setta, essa doveva irremediabilmente, o tosto o tardi, soccombere, imperocchè, disponendo essa di molte influenze, e valendosi di mezzi sconvenienti, adoperossi con ogni possa a consolidare il potere che aveva così destramente ottenuto. Essa vi riescì e trasse nelle sue spire i successori del conte Des-Geneys che, abbindolati da mendaci apparenze ed esagerate relazioni, diedero tutti in pieno nella rete.

L'avvenire della nostra marina di guerra fu allora letteralmente perduto; restava però sempre il presente, cioè un personale il cui maggior numero erano individui esperimentati, instrutti, fermi e severi, ma che sgraziatamente non credettero inchinarsi innanzi il nuovo idolo; restava ancora un imponente materiale, restava la disciplina sino allora imparziale e rigida, la dignità e lo spirito di corpo, inalterabili. Questi preziosi avanzi della creazione del conte Des-Geneys davano ombra alla regnante consorteria, e pensò che ora e sino a quando questi elementi sussistessero, non solo effimero sarebbe il potere occulto che inopportunamente aveva acquistato, ma che potrebbero altresì in un dato giorno venire da essi sopraffatta e vinta. La salvezza e l'esistenza della setta dei *dirigenti* stava dunque nello eliminare tutti gli elementi ad essa contrari, e perciò, l'allontanamento di molte persone fu deciso e con esso tutte quelle disposizioni che valessero a consolidarla, quand'anche la marineria militare decadesse per questi fatti e si perdesse nella pubblica estimazione.

Ma per portare ad esecuzione e legalizzare l'operato, faceva mestieri d'un fatto clamoroso che servisse ai loro disegni. Sfortunatamente i tumulti ch'ebbero luogo a bordo di alcuni legni della flotta al ritorno dall'Adriatico, porse loro il destro, e, cogliendo la palla al balzo, riuscirono al colpo del maggio 1849, che rovinò irremediabilmente la nostra marina militare.

Questi cenni intorno agli autori di tanti mali erano necessari onde mostrare da qual fonte derivassero le cagioni che la condussero al pubblico discredito; ora poi imprenderemo a parlare delle attuali condizioni del nostro materiale.

Mentre Austria e Napoli, che in fatto di marina dovremmo considerarle a noi inferiori, si affaticano, diciamo, ad accrescere e coordinare il proprio naviglio, accogliendo con sollecite cure ogni scientifica innovazione, noi invece sonnecchiamo da circa quattr'anni nell'inerzia e ci sforziamo di farci dimenticare.

Pendente gli anni 1848-49 la nostra flotta dell'Adriatico, sebbene non fosse in quello stato che gli uomini di mare avrebbero desiderato, pure presentava un complesso tale di forze e di elementi, che, ove fosse stata più decisamente diretta avrebbe non poco coadiuvato, anzi potremmo dire con certezza, assicurato un esito felice alla guerra dell'indipendenza italiana.

Ebbene, questa flotta, questi elementi li abbiamo noi conservati? — Possiamo noi disporre al dì d'oggi? — Dopo quattr'anni circa che si è fatto? — E se le attuali contingenze europee fossero, come minacciavano, volte alla guerra, che avremmo noi potuto presentare ai nostri alleati?

Passiamo in rivista le nostre forze navali, e vediamo di che poteva lo stato disporre al bisogno.

S. Michele, fregata da 51, nel bacino da 14 mesi, quindi non impiegabile pel momento.
Des-Geneys, fregata da 48, inservibile affatto.
Beroldo, id. id.
Euridice, id. da 36, rimessa a nuovo ed atta al mare.
S. Giovanni, corvetta da 30, atta a prendere il mare.
Aquila, id. da 22, di stazione nel Rio della Plata.
Aurora, id. da 18, da condannarsi ed in servizio.
Colombo, brigantino da 16, in buono stato.
Eridano, id. id. ed in servizio.
Daino, id. da 14, in riparazione.
Staffetta, breg-goletta da 10, da condannarsi.

Legni a vapore

Governolo, pirofregata da 12, da raddobbarsi nel bacino.
Costituzione, id. da 6, in servizio, ma da ripararsi.
Tripoli, battello di poca importanza come legno di squadra.
Monzambano, id. id.
Malfatano, id. id.

Altri tre battelli da servire come pacchetti, e sette lancie cannoniere inservibili e non atte al mare.

Sommiamo, 26 legni di guerra con 348 cannoni, dei quali non più di 100 potrebbonsi spedire o in difesa del littorale od in protezione del nostro commercio, e tutto ciò dopo quattr'anni di riposo e circa 20 milioni di spese portate nei bilanci passivi dal 1850 al 53. — Ecco tutto.

È ben vero che sul finire del corrente anno il *S. Michele* sarà disponibile, e la pirofregata ad elice *Carlo Alberto* resa in Genova, ma frattanto noi non possiamo pel momento contare nè sull'uno, nè sull'altro dei due legni.

E le provviste in quale stato si trovano?

Una stragrande quantità di legname da costruzione che costò al certo più di TRE MILIONI di lire, si trova accatastata nei baracconi del cantiere della Foce. Essa sarebbe più che sufficiente alla costruzione di quattro grosse fregate, se queste provviste fossero state assortite, ed avessero avuto proporzionalmente quelle dimensioni e figure determinate: mentre al presente per fare avanzare la costruzione d'una seconda pirofregata mista, testè cominciata in Genova, fa d'uopo attendere alcune specie di *stortumi* adattabili che da quattro anni si cercano dappertutto e mai si trovano dagli abili commissionari. Per gli stessi motivi la fregata *Euridice* rimase circa due anni sul cantiere, e per l'imperizia amministrativa costò meglio di 60,000 lire in più del suo valore reale. L'istessa incuria, lo stesso spreco di danaro si osservò nel raddobbo del *S. Michele* ed altri legni.

In quanto ai magazzeni dell'arsenale sono sprovvisti di tutto; prova ne sia la ritardata partenza del *S. Giovanni* allorquando dovea far vela per gli Stati Uniti nello scorso febbraio. Mille oggetti di attrezzatura e di ricambio mancavano, e persino le necessarie provviste di bocca, per la qual cosa l'amministrazione dovette ricorrere ai pubblici venditori della città affine di non maggiormente far ritardare la partenza della fregata.

Si vidde mai negli anni addietro una sì colpevole negligenza?

A quest'incuria d'ogni più stretto dovere si aggiunga un aspro modo di condurre le cose, un disgustare continuo i capi d'officina ed operai più esperti, per cui gli opificii e i laboratoi furono in breve tratto di tempo privati dei loro migliori direttori, ed i lavori caduti in mani meno intelligenti si fecero imperfetti e maggiormente dispendiosi. — Molti nomi e molti fatti potremmo citare, ma crediamo non esser qui nè il luogo nè il momento.

Che diremo dell'artiglieria? — Tranne uno o due legni, il rimanente delle nostre forze conservano ancora l'antico sistema, mentre non havvi marina straniera che non abbia con sollecitudine adottate quelle innovazioni che replicate esperienze addimostrarono utili ed applichevóli.

Ma tutto ciò sarebbe forse ignoranza, negligenza o malizia?....

Noi non risponderemo; diremo solamente che gli stessi uomini che architettarono la rovina morale ed intellettuale della nostra marina, si ripartirono dipoi le cariche di lucro e di riposo, le cui direzioni, parte neglette dai titolari, e parte toccate a mani inesperte ed incapaci di reggerle, subirono sino al dì d'oggi quella lenta sì, ma pur sempre costante degradazione, i cui risultati levarono diggià a più riprese tanti rumori di pubblica indegnazione.

Nè ci meraviglieremo di certo, se agli uomini di buona fede possa sembrare esagerato il nostro dire, imperocchè, noi stessi che scriviamo, e che ebbimo largo campo a conoscere le cose di mare e la bella rinomanza in prima a giusto titolo goduta dalla marina di guerra, duriamo fatica, diciamo, a persuaderci come abbia essa potuto cadere in così basso stato. Pure è così, e temiamo forse a ragione, che se il governo non si persuade a prendere un decisivo partito, essa non abbia ad agonizzare ancora per qualche tempo e morir quindi indecorosamente consunta.

Non termineremo il nostro articolo senza gettare uno sguardo retrospettivo, ed accennare come negli anni 1830, 33, 36 si armarono in brevissimo lasso di tempo, flotte capaci, per forza, istruzione e disciplina, a fare per ogni dove rispettata e temuta la nostra bandiera. Quella p. e. armata nel 1830 era composta di 13 legni con 4,070 uomini e 442 cannoni agli ordini del conte Ricca di Castelvecchio.

Nel 1833 altra flotta di sei fregate ed altri 15 legni leggieri contava 3,830 uomini e 409 cannoni, ed era capitanata dal conte De Viry; e finalmente nel 1836 una terza di sei fregate ed altri sette legni minori portava 3,460 uomini e 382 cannoni sotto il comando del conte Serra.

Con ben minori mezzi, ma colla giustizia, la disciplina e l'imparziale reggimento, poteva il conte Des-Geneys ripromettersi i fatti gloriosi di Tripoli e Tunisi che tanta fama aggiunsero alla marina ed allo stato. Ora le cose sono di molto cangiate, non per colpa delle istituzioni, ma per malvagità degli uomini, e non potremmo anche, volendolo, disporre più d'un centinaio di cannoni al bisogno.

Vergogna a noi che abbiamo le nostre libertà a difendere, l'autonomia a far valere, e la nazionalità e indipendenza a conquistare!

Certo, gli uomini che ci condussero a questo lacrimevole sfacelo, bisogna bene che sieno al disopra delle leggi perchè abbiano sempre a sfuggirne il peso; se ciò non fosse, l'onore del governo e del paese richiederebbe una pronta quanto esemplare giustizia.

Noi non vogliamo dubitare però, anzi speriamo che il governo comprendendo alla perfine le vere cagioni della decadenza morale e materiale della marineria militare, saprà rompere ogni indugio e sperdere i faccendieri del *centro dirigente* e suoi affigliati, e ponendo in atto quelle misure saggie e prudenziali imperiosamente addimandate dalle attuali infelici condizioni in cui essa si trova, avrà il sicuro appoggio dell'opinione pubblica ed il plauso di quanti amano la marina militare e vedono in essa uno dei più validi elementi di potenza per l'avvenire del nostro paese.

STRADA FERRATA DA ALBA AD ASTI.

Ci viene trasmesso da S. Damiano il seguente articolo, in cui si confutano alcune asserzioni dell'*Operaio*, giornale d'Asti, intorno alla miglior direzione da darsi alla ferrovia da Alba ad Asti.

Noi lo pubblichiamo, sia perchè trattasi d'una questione importante alla provincia astese, sia per lasciare libertà a tutte le opinioni di manifestarsi:

« Nel N° 44 dell'*Operaio*, giornale della provincia d'Asti (31 luglio ora scorso) leggesi un articolo intitolato *Ferrovia da Asti ad Alba*, col quale una *persona competentissima* vorrebbe far credere che per unire dette due città non vi sieno altre linee che quella per la valle del Tanaro e sulla riva sinistra di detto fiume, e quella per la valle del Borbore per Merlassa e Govone, e che di dette due linee meriti la preferenza quella per la valle del Tanaro.

« Non potendo noi permettere che l'opinione pubblica in cosa di tanto momento venga in tal modo ingannata con grave danno di molti e cospicui comuni, e con scialaquamento di ingenti somme, con buona venia dell'autore anonimo della nota inserta nell'articolo a cui rispondiamo, crediamo che alla linea del Tanaro sì caldamente patrocinata dagli astesi, debba preferirsi *quella che, partendo dalla stazione di Vaglierano, passando per San Damiano e Canale, e percorrendo la valle della Vezza lungo la strada provinciale d'Alba, verrebbe per la collina di Mombello a riuscire nella valle del Tanaro in prossimità della città d'Alba.*

« Che se finora l'alternativa della scelta cadde soltanto sopra la linea del Tanaro, e quella del Borbore per Merlassa, e Govone e non vi fu ancor questione di quella per S. Damiano a Canale, ciò deve attribuirsi unicamente alla persuasione in cui erano gli abitanti tutti, e le amministrazioni comunali dei mandamenti di S. Damiano, Canale, e Corneliano che mai si sarebbe posposta la linea del Borbore, come la più economica, la più facile, e la più produttiva.

« Noi non dubitiamo però che una breve disamina dei vantaggi ed inconvenienti di caduna delle due linee del Tanaro, e del Borbore per S. Damiano e Canale convincerà facilmente ognuno che non abbia interesse contrario della convenienza di adottare quest'ultima.

« Primieramente è cosa posta fuori di ogni dubbio che la linea del Tanaro si presenta d'assai più lunga di quella per San Damiano, Canale e Mombello, perchè mentre la prima non sarà minore di chilometri 26, la seconda non eccederà li chilometri 23.

« In secondo luogo richiede la linea del Tanaro un ponte sul Borbore presso Asti (perchè, checchè ne dica l'autore della nota, è affatto impossibile trarre profitto di quello già esistente per la linea del Tanaro) quindi il deviamento del fiume dall'attuale suo letto ed un rettilineo di non minore lunghezza di chilometri 10, con una fortissima e dispendiosissima arginatura per difenderlo dalle formidabili piene ordinarie e straordinarie del Tanaro, e ragguardevoli ponti sulle *bealere* dei molini di Govone, S. Martino e Magliano, e ciò oltre le continue e gravi spese di manutenzione del detto rettilineo dalle corrosioni ed inondazioni del fiume, quando la linea per S. Damiano e Canale richiede unicamente un ponte di metri 12 a 15 di

luce sulla Triversa (non di metri 30 come, con palese esagerazione, vorrebbe l'*Operaio*) ed un altro piccolo ponte sul Borbore presso Canale, di metri 7 a 8 di luce, ed il taglio infine del piccolo colle di Mombello all'estremità della valle della Vezza, e si viene a riuscire in tale modo senza necessità di gallerie, nè di rettilinei, nè di arginature, nè di rilevati, nè di alcun'altra costosa opera d'arte di sorta e senza che siano necessarie per l'avvenire continue spese di manutenzione, tranne quelle comuni a tutte le altre strade ferrate, nella valle del Tanaro, in prossimità della città d'Alba, e ad ottenere in conseguenza un tronco di via ferrata assai meno costoso di quello per la valle del Tanaro, sia avuto riguardo al primo stabilimento, sia alla manutenzione.

« Non crediamo poi sia qui il caso di contemplare la probabilità che possa farsi percorrere la linea del Tanaro in parte sulla sinistra ed in parte sulla destra riva del fiume, perchè oltrechè tale probabilità si vede apertamente esclusa dallo stesso campione della linea del Tanaro, la costruzione di due ponti su detto fiume, e per sopramercato obliqui, è opera tale e tanta da spaventare molti arditi imprenditori e da assorbire metà della somma necessaria a costrurre la linea intiera da Vaglierano ad Alba per S. Damiano e Canale.

« Nè solo la linea di S. Damiano per Canale e Mombello riesce più breve ed economica di quella propugnata dagli astigiani, ma avrà al certo maggior concorso di popolazione di quella del Tanaro, e sarà senza dubbio più di questa proficua agli imprenditori ed a chi vi collocasse capitali.

« L'autore della nota, a cui si risponde nel calcolo della popolazione che, a sua opinione, sarà per accorrere alla linea del Tanaro, ci presenta primieramente la popolazione della città d'Asti, quindi quella di Costigliole, Castagnole delle Lanze, Neive e Barbaresco, e finalmente recandosi sino alla remota provincia d'Acqui per prenderne a prestito li pochi e sparsi abitanti onde disporli nella scarsa sua rassegna, conchiude col dire che, senza esagerazione, si avrà per la linea del Tanaro relazione con 40,000 abitanti.

« Ma se si bada dall'un canto che la città d'Asti, trovandosi sulla linea principale dello stato è, o sarà in comunicazione con ogni linea presente o futura degli stati di terraferma, e quindi anche con Alba, che pochissimo popolate sono le terre situate sulla destra del Tanaro, cioè Isola, Neive, Castagnole e Barbaresco, che la remota Acqui per recarsi nell'alto Piemonte o continuerà a passare per Asti, o porterassi direttamente in Alba quando vi siano comode strade ordinarie; se si bada inoltre che le comunicazioni dei pochi e piccoli comuni giacenti sulla destra del Tanaro per difetto di ponti stabili sul fiume non potranno per la grossezza del medesimo e per le frequenti piene ordinarie e straordinarie essere che rare, pericolose, incostanti e precarie; se si bada infine che i comuni che siedono sulla sinistra del fiume, cioè Antignano, S. Martino e Govone, sia per la facilità delle strade e per la vicinanza al comune di S. Damiano potranno concorrere in ogni stagione ed epoca alla stazione che verrebbe a stabilirsi presso detto comune, si vedrà che a poche migliaia di abitanti si riduce la popolazione che verrebbe a valersi della via ferrata del Tanaro, e tanto meno delle stazioni intermedie di Revigliasco, di Antignano, S. Martino e Govone, e che per aggiunta incerte e pericolose sarebbero le comunicazioni dei pochi abitanti della riva destra del fiume con tali stazioni.

« All'opposto se si bada che i due capi-luogo di mandamento di S. Damiano e Canale, la cui popolazione colle terre che ne dipendono ascende a 26|m. anime, e che sono senza fallo i due più cospicui, più popolati e commercianti comuni, esclusa la città di Bra ed i capi-luogo di provincia, delle due provincie d'Asti ed Alba, e che gareggiano in attività, industria e popolazione con molte città dello stato, si troverebbero in letterale contatto colla linea del Borbore per S. Damiano, Canale, valle della Vezza e Mombello, che anche il popolato mandamento di Corneliano trarrebbe immenso vantaggio da detta linea, e vi concorrerebbe per intiero, si conoscerà che la linea da noi propugnata sarà per giovare a molto maggior numero di comuni e di popolazione, che avrà maggior concorso di abitanti di quella del Tanaro, che percorrerà un suolo più ricco e più fertile della valle del Tanaro, e che in fine più sicure e più facili saranno le comunicazioni dei comuni adiacenti alla linea del Borbore per Canale, che non quelle di pochi comuni della linea del Tanaro.

« A tali considerazioni la cui giustezza si farà facilmente palese ad ognuno che giudichi imparzialmente, o non abbia interesse contrario alla linea del Borbore, devesi aggiungere ancora che in questa questione per la città d'Asti si tratta solo di arricchire a spese dei comuni di S. Damiano, Canale e degli altri comuni esistenti lungo la strada provinciale d'Alba, e che devono in gran parte la loro attuale floridezza al commercio di transito che loro arreca tale via, quando che per tali comuni si tratta di non perdere e che quindi in parità di condizioni si dovrebbe sempre favorire chi si contenta del suo, non chi agogna avidamente all'altrui.

« È poi appena il caso di combattere le osservazioni che nell'articolo dell'*Operaio* si fecero precedere alla nota del difensore della linea del Tanaro, e che tutte si riducono nel dire che una ferrovia fra le altre condizioni di vera utilità deve presentare quella di uno scalo finale comodo ed opportuno, e che tali vantaggi non vengano offerti dalla stazione di Vaglierano; perchè, lasciando anche a parte li funesti effetti della centralizzazione che ormai niuno disconosce, noi crediamo che lungo tutta la linea da Torino a Genova, ed escluse le stazioni principali, non vi sia altra stazione che per la sua giacitura in ampia e fertile pianura, per la sua vicinanza a molti e cospicui comuni, e per molte altre favorevoli circostanze sia cotanto suscettibile di un pronto e facile incremento e possa in breve tempo, se pur in ora non li offre, presentare ai viaggiatori ed alle merci gli agi necessari ed indispensabili.

« Gli avversari di tutte le linee possibili del Borbore a chi loro osserva che quand'anche fosse assioma in materia di ferrovie che una strada ferrata debba indispensabilmente avere per iscalo finale un gran centro di popolazione, nel presente caso potrebbesi continuare per la via dello stato sino ad Asti, rispondono che in tale caso la linea del Borbore allo sbocco principale si troverebbe subordinata ai movimenti di altra attivissima, la quale ad ogni ora ha convogli in giro e che so io; ma di grazia; nella costruzione della via ferrata di Savigliano si tenne forse conto di tale immaginario inconveniente? Al certo no. E nella linea da Valenza a Vercelli per Casale, ed in quella da Vigevano a Mortara, e nell'altra da Tortona a Novi, non si arresteranno forse li convogli allo sbocco rispettivo di caduna di dette linee, oppure non proseguiranno il loro corso sino alla loro finale destinazione a seconda delle convenienze e delle convenzioni che gli imprenditori o proprietari di dette linee secondarie saranno per stipulare collo stato o cogli altri proprietarii delle linee principali?

« È posto pertanto fuor d'ogni dubbio che pella costruzione della ferrovia tra Vaglierano ed Alba adottando la linea del Borbore per S. Damiano, Canale, Valle della Vezza lungo la strada provinciale che da Canale tende ad Alba, si otterrebbero i seguenti vantaggi:

« 1° Un grande risparmio nella spesa di costruzione;

« 2° Un'economia nella manutenzione e ristaurazione della strada ferrata;

« 3° Un molto maggior concorso di abitanti;

« 4° Maggior sicurezza, prontezza e facilità di comunicazioni delle popolazioni adiacenti colla strada ferrata;

« 5° Si risparmia finalmente un'enorme ingiustizia a pregiudicio di tre ragguardevolissimi capi-luogo di mandamento della complessiva popolazione di 35,000 anime, e non si ledono menomamente gli interessi della città d'Asti, e tanto meno di quella d'Alba.

« Nè dobbiamo omettere che alla linea del Tanaro dovrebbe pur sempre preferirsi l'altra linea del Borbore per S. Damiano a Priocca, come quella che presenta anche tutti i vantaggi della linea per San Damiano e Canale, e richiede soltanto un ponte di metri 20 di luce sul Borbore tra San Damiano e Priocca, ed il taglio della collina denominata della Salita dei Roagna, opere queste di gran lunga minori del rettilineo del Tanaro e delle altre opere necessarie per la costruzione della ferrovia del Tanaro.

« L'autore della nota da noi confutata nell'enumerare i vantaggi che a sua detta offre la linea del Tanaro, al numero 4 e 5 accenna all'appoggio morale del municipio d'Asti ed Alba, che, sempre a suo credere, si assumerebbero l'obbligo di un numero assai considerevole di azioni, ed alla disposizione dei capitalisti d'Asti a prendere azioni per la linea del Tanaro.

« Se noi non ignoriamo che Asti conta fra'suoi abitanti alcuni ricchi proprietari, sappiamo però per esperienza che essi sono avvezzi al traffico minuto, e dubitiamo quindi fortemente che essi siano disposti ad avventurare alcuna parte dei careggiati loro capitali, in un'impresa di cui essi, checchè predichino e facciano predicare in contrario, non possono dissimularsi la somma incertezza e i molti e gravi pericoli.

« Del resto sappiamo che il comune di San Damiano possiede stabili del valore di L. 200,000, che i comuni di Canale e Corneliano sono pure possessori di egregie quantità di beni stabili, e crediamo poter con tutta certezza asserire che in una questione di vita o di morte, quale per detti comuni tutti si è quella che concerne la linea da seguirsi per la ferrovia da Asti ad Alba, siano disposti a convertirne il prezzo in altrettante azioni per la linea del Borbore per San Damiano e Canale e Mombello, sempre quando la sottoscrizione per parte di detti municipi di 300 azioni da L. 1,000 caduna potesse far traboccare la bilancia in favore di detta ultima linea; numero d'azioni, a cui mai perverrebbero forse i capitalisti astesi.

« S. Damiano, il 5 agosto 1853. »

COMUNICAZIONI FRA LA SVIZZERA ED IL PIEMONTE. Abbiamo già annunciato essere stata conchiusa l'11 del corrente mese in Losanna una convenzione fra' deputati della Sardegna, del Vallese e di Vaud, pel compimento della strada di Martigny ad Aosta sul Gran S. Bernardo con una galleria pel colle di Menouve.

Per dimostrare l'utilità di questa convenzione pel nostro Stato sono necessarii alcuni ragguagli poco conosciuti.

La provincia d'Aosta non può aver comunicazione colla vicina Svizzera che attraversando il Gran San Bernardo. Ma questo passaggio se non è così pericoloso come al tempo della discesa di Napoleone, è per altro assai lungo, difficile, e due terzi dell'anno impraticabile anche a piedi. Tutti gli anni i frati del San Bernardo raccolgono quattro o cinque cadaveri d'infelici rimasti sepolti nelle nevi o morti di freddo. Nella bella stagione si può andare da Aosta a S. Remy con un carro; ed attraversato l'ospizio, giungere, per mezzo di muli, fino *à la Cantine* e di là a Martigny pure con un carro. Ma questo tragitto ch'è il più rapido richiede non meno di 15 in 16 ore, e la spesa di 30 a 40 franchi.

Allorchè sarà fatto il *tunnel* attraverso il colle di Menouve, il S. Bernardo si passerà colle diligenze in 7 od 8 ore circa, senza alcun pericolo o disagio come si passa il Moncenisio, il Sempione e il San Gottardo. I frati dell'ospizio ai quali appartiene il colle di Menouve ben volontieri trasporteranno il loro stabilimento sulla linea della nuova strada, con grandissimo vantaggio della loro salute, la quale non può lungamente resistere ad un'aria così rarefatta, essendo a 7,630 piedi al disopra del livello del mare.

La spesa del tunnel sembra non debba superare il milione; ma il cantone del Vallese è assai povero, e conviene che la confederazione venga in suo aiuto.

Questa linea sarà di una utilità grandissima reciproca fra il Piemonte e la Svizzera, ma principalmente per le provincie d'Aosta e d'Ivrea che devono mandare le lettere a Torino per farle pervenire nei cantoni limitrofi del Vallese e di Vaud.

A questo riguardo troviamo nel *Nouvelliste* il seguente articolo, che riproduciamo, perchè porge alcune informazioni intorno alla convenzione ed alla parte che vi prese il nostro governo rappresentato dal sig. deputato Torelli:

« L'intenzione del governo sardo è di concorrere coi cantoni svizzeri occidentali all'apertura del passaggio del S. Bernardo. Era già stata fatta in proposito una convenzione in Aosta nel 1851; ma dopo d'allora quest'affare non ha progredito. La ragione si è che vi hanno parecchi cantoni i quali debbono intervenire come parte negli accordi, hanno diversi interessi, e non sarebbe molto facile di determinare la parte d'interesse che incumbe a ciascuno di essi. Quindi nelle riunioni che furono tenute per occuparsi di tale strada, tutti quei cantoni si mostrarono sempre disposti a favorirne l'esecuzione; ma quando si trattò di stabilire fra di essi una scala di contribuzione alle spese della galleria, si trovarono sempre senza istruzioni e non si potè conchiudere nulla di definitivo.

« Faceva mestieri di venir fuori da una tale situazione. I cantoni di Vaud e del Vallese, i quali avevano presa la direzione della cosa, non potevano tenersi paghi maggiormente di speranze generali, colle quali si cercava di soddisfarla, e che non riuscivano se non se a frapporre indugi. D'altra parte il governo sardo desiderava pure di giugnere ad una soluzione, principalmente in vista di rispondere alla giusta impazienza degli abitanti della provincia d'Aosta, i quali si lagnavano dei continui ritardi in questi affari, la qual cosa sembrava accennare a negligenza del governo per gl'interessi di quella parte del paese.

« È dunque per giugnere ad un risultamento definitivo che il cav. Torelli, delegato del governo piemontese, si è recato ier l'altro a Losanna, onde conchiudere questa faccenda, di maniera che la si possa portare immediatamente dinnanzi alle camere sarde, ed i lavori incomincino nella prossima primavera.

« Questa sollecitudine secondava le viste dei governi de' cantoni di Vaud e del Vallese, e sebbene non si avesse risposta della Confederazione, intorno alla domanda di sussidio, che le fu diretta, ed i governi dei cantoni interessati non avessero ancora assunto alcun obbligo, essi risolsero tuttavia di far fare alla quistione un passo decisivo. I delegati degli Stati di Vaud e del Vallese riuniti a Losanna col sig. Torelli conchiusero dunque una nuova convenzione, con riserva della superiore ratificazione, confermando quella d'Aosta del 1851 per lo stabilimento d'una strada carreggiabile pel S. Bernardo ed il perforamento d'una galleria nel colle di Menouve. La Sardegna prende a suo carico lo stabilimento della strada da Aosta ed il perforamento della galleria sino al suo confine. Il cantone Vallese s'incarica della costruzione della strada da Martigny alla galleria. Il cantone di Vaud assicura la somma necessaria al perforamento della galleria, sul territorio svizzero, ma non s'obbliga a fornire per conto proprio che 200m. ll.; le altre 200m. ll. dovranno essere fornite dalla Confederazione e dai cantoni interessati, ad eccezione del Vallese che costruisce la strada, ed il cui peso è già abbastanza gravoso. I lavori incominceranno nella primavera prossima. La galleria dovrebbe essere compiuta in cinque anni. »

INTERNO

ATTI UFFICIALI

VITTORIO EMANUELE II, ECC. ECC.

Sulla proposta del nostro ministro segretario di stato pei lavori pubblici:

Veduta la domanda del consiglio comunale di Genova, tendente ad ottenere l'approvazione di un regolamento sull'altezza delle case in essa città dal detto consiglio adottato;

Vedute le leggi del 7 ottobre 1848, e 7 luglio 1851;

Sentito il parere del consiglio di Stato;

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. Nelle nuove costruzioni e nell'alzamento delle case attualmente esistenti non si potrà eccedere l'altezza di metri 22 e 1|2, quando la strada abbia la larghezza di metri 7 e più, e di metri 18 e 1|2, quando abbia una larghezza minore di metri 7.

Le case però non potranno contenere un numero di piani maggiore di sei, compreso il pian terreno, nelle vie di metri 7 e più, ed un numero maggiore di cinque, compreso il plan terreno per quelle al di sotto di metri 7.

L'altezza utile di ciascun piano non potrà in ogni caso essere minore di metri 3.

Qualora s'incontri un edifizio che fronteggi diverse strade, per regolarne l'altezza si avrà riguardo alla larghezza della strada in cui l'edifizio medesimo ha la fronte più alta.

Trattandosi di case isolate non contigue alla pubblica strada, l'altezza potrà elevarsi sino a metri 24.

In ogni caso l'altezza sarà misurata sull'asse della facciata dell'edifizio, dal suolo stradale alla gronda del tetto o sommità della cornice.

Nell'altezza legale sono comprese le cornici e trabeazioni, le altezze degli attici e le loro cornici, ed i piani ricavati al disopra del cornicione nei tetti così detti alla *Mansard*.

È inoltre compreso nella medesima qualunque alzamento praticato internamente al disopra del piano della cornice.

Art. 2. Nei casi peraltro di fabbricati che per la loro grandiosità e decorazione possono riuscire d'ornamento alla città, di case attigue a fabbricati più alti, o di grandi casamenti destinati particolarmente ad abitazione della classe povera della popolazione, ed in fine in quegli altri in cui sia

esercitano il commercio e l'industria, prosperità che fortunatamente è senza eccezione, fornisce nuove e sempre più grandi prove della crescente agiatezza del popolo.

« Il bill che avete adottato pel governo delle Indie fu sanzionato con piacere da S. M. nella persuasione che questa legge era stata seriamente concepita e opportuna a favorire il miglioramento e il benessere dei possedimenti di S. M. in Asia.

« S. M. considera con particolare soddisfazione i provvedimenti adottati per una migliore amministrazione dei fidecommessi di beneficenza. Gli ostacoli che si opponevano ad un impiego giusto e utile dei beni appartenenti alle opere di beneficenza e di educazione furono una grave sventura pubblica, alla quale S. M. è persuasa voi abbiate applicato, nella vostra saviezza, un rimedio efficace.

« Signori della camera dei comuni,

« Noi abbiamo avuto ordine da S. M. di ringraziarvi dei fondi che avete accordati al servizio dell'anno corrente e dei crediti votati per provvedere alla difesa del paese per terra e per mare. S. M. ne userà con tutta l'economia compatibile con quello spirito che in ogni tempo ha fatto della nostra sicurezza nazionale il primo oggetto delle nostre cure.

« Milordi e signori,

« La regina ci ordina d'informarvi che essa continua a ricevere da'suoi alleati l'assicurazione del loro desiderio sempre egualmente grande di coltivare coll'Inghilterra le più amichevoli relazioni.

« S. M. ha veduto con profondo interesse e sollecitudine la differenza di fresco insorta tra la Russia e la Porta Ottomana. L'imperatore dei francesi si è associato a S. M. con serii sforzi per comporre questa differenza, la cui continuazione poteva spingere l'Europa alla guerra.

« Operando di concerto co' suoi alleati, e contando sugli sforzi della conferenza attualmente riunita a Vienna, S. M. ha motivo di sperare la pronta accettazione di un onorevole accomodamento.

« S. M. è lieta di potervi annunziare la fine della guerra sulle frontiere della colonia del capo di Buona Speranza, e crede che lo stabilimento del governo rappresentativo in questa colonia porterà con sè lo sviluppo delle sue risorse e le permetterà di prendere efficaci disposizioni per la sua difesa in avvenire.

« Noi abbiam pure l'ordine di rallegrarci con voi che, grazie agli sforzi combinati delle forze navali e militari di S. M. e della compagnia delle Indie orientali, la guerra dell'impero birmano abbia avuto un esito onorevole e coronato di successo. Raggiunto lo scopo della guerra, colla debita sottomissione del governo birmano, fu proclamata la pace.

« La regina considera con soddisfazione e con gratitudine verso l'Onnipotente la tranquillità che regna nei suoi stati e la pacifica industria e l'obbedienza alle leggi che assicurano il benessere di tutte le classi dei suoi sudditi. Il primo desiderio di S. M. è quello di far progredire tutti i miglioramenti sociali, e, mercè la vostra saviezza, allargare sempre più la prosperità e la felicità del suo popolo. »

— Fra i documenti distribuiti ultimamente al parlamento, v'ha una voluminosa corrispondenza fra il governo inglese ed il governo russo, circa gli ostacoli che la navigazione incontra sul braccio del Danubio di Sulina. La corrispondenza comincia il 9 febbraio 1849 e va fino al 15 luglio 1853.

AUSTRIA

Un dispaccio telegrafico privato da Berlino, in data del 20 agosto, annunzia che il 17, aveano avuto luogo ad Ischl gli sponsali di S. M. l'imperatore d'Austria colla principessa Elisabetta seconda figlia di Massimiliano Giuseppe, duca di Baviera del ramo ducale, già palatino di Due-Ponti-Birkenfeld.

La futura imperatrice d'Austria è nata il 24 dicembre 1837. (*Débats*)

Vienna, 18 *agosto*. Il duca di Nemours assieme alla sua consorte si trova da qualche tempo sui beni dei principi di Coburgo nell'Ungheria, e visiterà nella seconda metà del corrente mese di agosto i bagni di Schmüks sui monti Carpazi.

— 19 *detto*. Da uno scritto privato proveniente da Galatz di data 12 corrente togliamo le seguenti notizie:

« Da alcuni giorni alle bocche di Sulina una commissione imperiale russa è occupata in accurato esame del filone, e intende di progettare un piano esteso per il regolamento delle bocche. »

— Il colonnello del genio francese Magnan si trova da otto giorni in Lunkoviza, luogo di confine della Bulgaria presso Galatz, occupato della direzione di lavori di fortificazione. Per lo stesso oggetto visitò egli tutti i punti forti della Bulgaria.

— A quanto si vocifera allo scopo di favoreggiare il commercio nei principati, vi sarebbe il progetto di nominare speciali senati di commercio che dovrebbero occuparsi di tutte le quistioni risguardanti il commercio. Questo senato verrebbe costituito da mercanti indigeni nominati dal governo russo.

— Le lagnanze sulla limitazione del commercio dall'intervento russo sono sempre più aperte. Il forte dell'armata russa è concentrata ora alle rive del Danubio. Il fatto che non fu emanato ancora l'ordine di entrare nella Bessarabia è considerato qui come un segnale di pace. Nella Bulgaria i zecchini imperiali si scontano a 56 ed i talleri a 23 piastre. Nei principati danubiani circolano monete russe d'oro e d'argento in massa che vengono raccolte con zelo dagli speculanti per affari d'aggio. La frequenza di legni austriaci è assai grande. (*Corr. Ital.*)

GERMANIA

Francoforte, 9 *settembre*. Il progetto di legge sulla stampa federale, sottomesso alla dieta germanica il 9 agosto, si distingue dal progetto primitivo comunicato dall'Austria, dalla Sassonia e dall'Assia in questo senso che esso non riproduce la disposizione, secondo la quale la proibizione di pubblicare uno scritto in uno stato della confederazione si estenderebbe a tutti.

(*Gior. Tedesco di Francof.*)

SVEZIA E NORVEGIA

Alla *Gazzetta di Colonia* scrivesi da Stoccolma in data 9 agosto:

« Nel mentre che qui la quistione orientale stessa coi suoi sviluppi non trovò compartecipazione nel pubblico e nella stampa, sì perchè la Svezia è troppo lontana dal campo di essa, sì perchè il governo con la più perspicace precauzione prese tutte le misure di assicurare in ogni caso la Svezia di un'armata neutralità, la *Gazzetta universale d'Augusta* in un suo articolo svisava intieramente la posizione del nostro paese colla Russia, forse perchè credeva di destare in tal guisa maggiore attenzione. L'*Aftonbladet* in un articolo pubblicato in uno dei suoi ultimi numeri scriveva:

« La stima per la neutralità della Svezia ha la sua base in ciò che colui il quale lede una tale neutralità si inimica la Svezia. Nel caso dovesse succedere nel Baltico una guerra tra le grandi potenze, ella si è cosa certa che nessuna avrà voglia di aumentare in simil guisa il numero dei suoi nemici. Per ciò puossi esternare la speranza che, qualunque piega potessero prendere gli avvenimenti, nessuno vorrà recar pregiudizio alla nostra neutralità difesa da un popolo valoroso. » E lo stesso giornale ha in altro luogo: « Un'altra volta (1840) la Svezia ha dichiarato che quello il quale ne ledesse la neutralità si è un nemico della Svezia. Con ciò sembra esaurita da parte della stampa una tale quistione. »

RUSSIA

Da Vienna si scrive al *Corrispondente di Norimberga*:

« Diverse sono le voci che circolano sulla missione del russo consigliere d'ambascieria de Fonton, improvvisamente partito l'altro ieri alla volta della Bosnia. Credesi, che si tratta d'introdurre modificazioni nell'interna amministrazione del principato. È certo in Pietroborgo non si lasciò intentato ogni mezzo per consolidare l'influenza della Russia in Serbia; il desiderato licenziamento degli impiegati che hanno fatto i loro studi a Parigi ne è la miglior prova, e tanto più sapendo, che questi erano per la maggior parte persone le quali per le loro cognizioni occupavano i più alti posti, e che venivano considerati come stipendiati del governo nel cui paese compirono i loro studi. Tutti qeesti sono caldi seguaci dell'ex-presidente del consiglio Garaschanin, il quale fu il primo a rigettare le richieste del principe Menzikoff, giacchè la sua simpatia pella Francia e la distinta accoglienza avuta dal già principe presidente gli inspiravano contrarietà alla Russia. È molto probabile, che il *Journal de St-Petersbourg* attribuirà pochissima importanza al viaggio del de Fonton, benchè ognun possa considerare, che soltanto nelle cose di grande interesse vengono adoperati tali uomini. È pur anche certo, che sulla Newa non si trovano contenti del fu governo nella Serbia.

« Io so, per esempio, da fonte sicura, che in S. Pietroborgo fu guardato di mal occhio il passivo contegno tenuto nella Serbia al tempo degli avvenimenti del Montenegro. E ben si sa, che in S. Pietroborgo hanno una memoria molto buona. Avuto riguardo a tutto ciò, merita di certo più peso la proclamazione del principe Michele Obrenwitsch, e principalmente quando si rifletta, che il principe Michele appartiene ai protetti dello czar. »

PORTOGALLO

Lisbona, 11 *agosto*. La legislazione volge al suo termine. La camera dei deputati discute diverse leggi di finanza. Quella dei pari ha approvato il progetto di legge relativo alla ferrovia da Lisbona alla frontiera di Spagna, già votata dall'assemblea popolare.

TURCHIA

— Scrivesi da Vienna il 16 agosto al *Giornale* (tedesco) *di Francfort*:

« Quest'oggi abbiamo ricevuto da Belgrado la notizia essere nella Servia scoppiata una piccola sommossa. Si trattava di ristabilire sul trono il figlio del principe Milosch. »

« Abbiamo notizie da Beyruth in data dell'8. Il paese era tranquillo. Il vescovo maronita era venuto da Costantinopoli, dove si era recato in pellegrinaggio. Egli avea trovato la più grande benevolenza da parte delle autorità turche e del console di Franc a per sè e pe'suoi correligionari.

Il giorno prima era giunto a Beyruth, da Alessandria, il brick russo *Arcol*. (*Patrie*)

NOTIZIE DEL MATTINO

Genova, 23 *agosto*. Leggesi nella *Gazzetta di Genova*:

« Dopo i fatti riferiti nel numero d'ieri niun altro inconveniente notabile ebbe luogo: soltanto verso le 10 di sera a proposito dell'arresto di un ubbriaco un principio di disordine seguiva sul Piano di Sant'Andrea, sedato subito coll'arresto del suo autore.

« Tutte le misure e le precauzioni sono state prese tanto dall'autorità governativa che dalla municipale perchè non venga incagliata in alcun punto nè la fabbrica nè la vendita del pane: anzi questa mattina si vedono abbondantemente forniti tutti i pristinai oltre la richiesta.

« Sebbene sia cessato ogni apparenza di inquietudine, numerose pattuglie perlustrano le vie della città e specialmente le più frequentate per viemmeglio assicurare che nessun incidente possa nuovamente turbare la tranquillità pubblica. »

— Nella descrizione che si legge nell'*Italia e Popolo* d'oggi viene supposto che fra le persone arrestate ieri una sia stata rilasciata. La cosa è inesatta, e deve ritenersi per tale anche la voce sparsa che il sig. sindaco alla deputazione di donne abbia risposto che il caro del pane dipendeva dai negozianti.

—

Cittadini,

I disordini avvenuti ieri per l'incarimento del pane porterebbero un nuovo aumento nel caso si rinnovassero, perchè si metterebbe la diffidenza e lo scoraggiamento nei pristinai.

Il maggior prezzo del pane è dovuto all'aumento del grano che ebbe luogo in tutte le città d'Europa, anzi il prezzo corrente fra noi è inferiore a quello di altri mercati.

È cura del municipio di vigilare perchè nella vendita dei commestibili non abbiano luogo monopolii ed abusi.

Il rispetto alle persone ed alle proprietà è il primo dei nostri doveri; e primo dovere dell'autorità è di proteggerle.

Cittadini: non date ascolto a coloro che fingendo di prendersi a cuore il vostro bene, vi ingannano e tentano trascinarvi ad atti nocivi a voi e alle vostre famiglie.

Genova, il 23 agosto 1853.

Il sindaco D. Elena.

Molfino *segr.*

Il *Corriere Mercantile* discorrendo dell'infelice condizione del ricolto, termina il suo articolo col seguente consiglio:

« Concludiamo però insistendo, ed invitando « tutti i giornali ad insistere sulla sospensione del « dazio doganale di Ln. 2 50 per ettolitro, ed ove « occorra, a complemento della misura, sulla so- « spensione del nostro dazio comunale di Ln. 2 « per quintale metrico di farina. »

— Giunse stamattina in questo porto procedente da Tunisi il piroscafo del bey di Tunisi *Minosse*, equipaggiato da n. 94 individui ed armato di 6 cannoni.

QUISTIONE D'ORIENTE

— In una corrispondenza di Costantinopoli dell'8 corrente del *Wanderer* leggesi il seguente *poscritto*:

« Il barone de Bruck domanda l'internamento di tutti i rifugiati politici. Sembra che il sig. de la Cour appoggi tale domanda alla quale pare non assenta lord Redcliffe. Intanto s'impartì alla polizia l'ordine di fare una lista di tutti quegli emigrati che si trovano senza occupazione.

« I greci che soggiornano in questa capitale spargono voci le più assurde. A queste appartiene la notizia di un nuovo cambiamento di ministero. Essi sanno il modo di far inserire in giornali europei tali allarmanti relazioni e non si può raccomandare abbastanza al pubblico di accettare con riserva tali notizie. Rilevo or ora Schekib effendi essere stato nominato a commissario nella Serbia. »

— Giusta una relazione commerciale da Ibraila del 9 corrente il divieto sull'esportazione dei cereali dai principati sarebbe imminente.

All'ingresso dei russi il dazio d'esportazione sui cereali era stato elevato: per il frumento da 3 piastre e mezzo a quattro, 27 parà e mezzo, grano turco da una a due piastre, 37 parà e mezzo; segala da tre e mezzo a quattro piastre, 27 parà e mezzo, orzo da una piastra 10 parà ad una piastra, 32 parà e mezzo. (*Corr. ital.*)

—o—

Quest'oggi per la via telegrafica non abbiamo che il dispaccio della

Borsa di Parigi 23 agosto.

	In contanti	In liquidazione	
Fondi francesi			
3 p. 0[0 . . .	80 45	80 60	senza var.
4 1[2 p. 0[0 . .	105 15	105 20	rialzo 25 c.
1853 3 p. 0[0	65 80	» »	senza var.
Fondi piemontesi			
1849 5 p. 0[0 .	97 75	» »	rib. 25 c.

G. Rombaldo *Gerente*.

Varallo, Tipogr. di Antonio Colleoni, 1853

DEI DIRITTI DELL'UOMO

sulla

PRODUZIONE DEL LAVORO

NELL' INTERESSE

DELLE CLASSI OPERAIE

ossia

ELEMENTI NUOVI

DI ECONOMIA POLITICA POPOLARE.

In Borgo Nuovo, via della Chiesa, n. 10

SCUOLA INFANTILE ELEMENTARE

PER AMBI I SESSI

separata

con insegnamento d'ogni sorta di lavori donneschi ed istruzione regolare.

Strada Ferrata

DA

ALESSANDRIA AD ACQUI

COMPAGNIA

DELLA ROVERE

Questa Società ha già fatto eseguire gli studii preliminari non solo della ferrovia in linea diretta da Cassine, ma ancora il progetto, pianta e disegni per la costruzione di un grandioso Stabilimento Balneario da erigersi lateralmente alla città d'Acqui.

Nei giorni 25, 26 e 27 corrente verrà aperta la soscrizione per l'emissione di N.° 24,000 azioni di fr. 250 cadauna, elevanti alla complessiva somma di fr. 6,000,000, al quale oggetto saranno ostensibili appositi registri: in Torino, presso il sig. conte colonnello Annoni, via del Belvedere, n. 19, piano 3°, dalle 9 antimeridiane alle 4 pomeridiane; in Alessandria, presso i signori G. M. Vinca e figli, banchieri; in Acqui; ed in Genova presso il sig. Oneto cav. Giacomo, senatore del regno e banchiere, e presso il signor notaio Borlasca.

SIROPPO PER LA DENTIZIONE

DI *DELABARRE*

Questa eccellente preparazione igienica, con cui basta fregare le gengive dei fanciulli per *facilitare* la sortita dei denti e *prevenire* le convulsioni, si vende 3 fr. 50 cent. alla farmacia Bérat, strada della Pace, 14, a Parigi. (Vedasi l'opera dell'autore sopra gli accidenti di dentizione, presso Victor Masson, libraio, a Parigi.) P. 2-14 (1255)

LA COMMISSIONE DIRETTRICE

DELLA LOTTERIA

DEL

TEATRO NAZIONALE

E DELLE

case adiacenti

a pro del Regio Ricovero di Mendicità

e dell'Emigrazione Italiana

Notifica che l'Estrazione della *LOTTERIA* avrà luogo

IRREVOCABILMENTE

il **25** Agosto 1853

al Palazzo civico e nell'ora che verrà con apposito manifesto indicata al Pubblico.

Torino, il 22 luglio 1853.

Per la Commissione:

Il Direttore di segreteria

G. Buniva.

Nell'ufficio centrale del R. Ricovero di Mendicità, via di Po, 49, si distribuiscono i biglietti della lotteria suddetta e i signori delle provincie che non ne sono provvisti, e che desiderassero farne acquisto, mediante *vaglia postale* a volta di corriere saranno serviti, stante le disposizioni prese dalla commissione e tale essendo il prescritto dalla concessione di proroga.

AVVISO

Sul viale di S. Maurizio, al N. 10 e piano 1° si tiene da una maestra munita di regolare patente ed approvazione, scuola elementare femminile inferiore.

TEATRO CARIGNANO

Domenica, 28 agosto, alle ore 8, alcuni dilettanti filodrammatici di questa capitale, a benefìcio d'una famiglia bisognosa, rappresenteranno:

ORESTE

Tragedia in 5 atti di V. Alfieri.

TEATRI DIURNI D'OGGI

Circo Sales a porta Palazzo. La drammatica Compagnia Vittorio Alfieri alle ore 5 1[2 recita: *Il ladro del Monte di Pietà.*

Teatro Giardini, a porta Nuova a destra della strada ferrata. La dramm. Comp. Capella recita: *La capanna dello Zio Tom.*

Teatro accanto alla Cittadella. La dramm. Comp. Napoleone Tassani alle ore 5 1[2 recita:

Tip. C. Carbone.